

ENDURBÆTUR Á STOPPISTÖÐVUM

Almenningssamgangna á landsbyggðinni

Mars 2023



22195

https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint_29/Project1759/Documents/Greinargerð/22195-sk230320-LBS-endurbætur-stoppistöðva.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	20.03.2023	RÞÞ	HBH	SÓ

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:



Vegagerðin
Suðurhrauni 3, 210 Garðabær



Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
2	Hvað er góð stoppistöð almenningssamgangna?	4
2.1	Úttekt VSÓ Ráðgjafar	5
2.1.1	Aðferð	5
2.1.2	Niðurstöður	6
3	Ástand stoppistöðva á landsbyggðinni	8
3.1	Kröfur til endurbættra stoppistöðva	8
3.2	Egilsstaðir	10
3.3	Hveragerði	12
3.4	Keflavíkurflugvöllur	13
3.5	Blönduós	15
3.6	Vík í Mýrdal	17
3.7	Aðrar stoppistöðvar	20
3.7.1	Á leið 51 Reykjavík – Höfn	20
3.7.2	Á leið 55 Reykjavík – Keflavík	21
3.7.3	Á leið 56 Akureyri - Egilsstaðir	23
3.7.4	Á leið 57 Reykjavík – Akureyri	24
4	Heimildaskrá	26

Höfundur skýrslunnar ber ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundur starfar hjá.

Ljósmyndir eru teknar af Ragnari Þór Þrastarsyni sumarið 2021, nema annað sé tekið fram.



1 Inngangur

Árið 2021 gerði VSÓ Ráðgjöf úttekt á stoppistöðvum almenningssamgangna á landsbyggðinni fyrir Öryrkjabandalag Íslands. Farið var í úttektir á stoppum almenningssamgangna, sem eru í höndum Vegagerðarinnar, meðfram þjóðvegi 1 ásamt akstri milli alþjóðaflugvellar Íslendinga í Keflavík að höfuðborginni. Voru því stoppistöðvar á leiðum 51, 55, 56 og 57 skoðaðar, en þessar leiðir voru valdar m.a. vegna krafna Vegagerðarinnar um hjólastólaaðgengi á leiðum þessum í útboði sumarið 2020. Í upphafi árs 2022 var þó aðeins komið aðgengi fyrir hjólastóla á tvær þessara leiða. (Vegagerðin, 2021; Vegagerðin, 2022).

Þrátt fyrir að hjólastólaaðgengi sé ekki enn til staðar í öllum vögnum almenningssamgangna á landsbyggðinni, er það ekki eina hindrunin í götu fatlaðra einstaklinga, sem ætla sér að ferðast um landið. Niðurstöður úttektar VSÓ Ráðgjafar sýndi heldur dræmar niðurstöður á ástandi stoppistöðva almenningssamgangna landsbyggðarinnar (VSÓ Ráðgjöf, 2021).

Íslensk stjórnvöld eru með metnaðargjörn markmið um gæði almenningssamgangna á landi sem má sjá í *Ferðumst saman - heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða*. Í stefnunni kemur m.a. fram að stjórnvöld vilja hafa jákvæð áhrif á byggðarþróun og lífskjör í landinu, t.d. með því að auka farþegafjölda almenningssamgangna á landsbyggðinni um 20%. Ætla stjórnvöld að ná aukningu í farþegum m.a. með því að bjóða upp á rúmlega 6% fleiri ferðir milli byggðarlaga. Einnig kemur fram í stefnunni að fyrir lok árs 2024 eigi hlutfall biðstöðvar sem standast bæði hönnunar- og öryggiskröfur að vera 90%, en staðan var óþekkt árið 2018 (Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019a).

Í skýrslunni *Ferðumst saman – Stöðumat og valkostir* er ritað að „Leita skal leiða til þess að tryggja að aðgengi fatlaðs fólks og hreyfihamlaða að almenningssamgöngum milli byggða sé eins og best verður á kosið“ ásamt því að „**Allar skilgreindar stoppistöðvar í heildstæðu almenningssamgöngukerfi flugs, ferja og almenningssvagna skulu bjóða upp á yfirbyggða biðstöðu**. Sú aðstaða getur verið í byggingum sem þegar eru til staðar, svo sem flugstöðvum, þjónustumiðstöðvum við þjóðveginn eða öðrum þjónustukjörnum. **Þar sem engin slík aðstaða er fyrir hendi skal koma upp biðskýli. Að lágmarki þurfa stoppistöðvar að tryggja öryggi, skjól fyrir vindum og ofankomu, aðgengi fyrir alla, lýsingu og upplýsingar um þjónustu**. Einnig ætti að tryggja tengingar við hjólaleiðir og koma upp aðstöðu til geymslu hjóla við stoppistöðina til að auðvelda samþættingu annarra ferðamáta. Að auki skal líta til þess að í grennd við þær séu bílastæði sem bjóða upp á svokallað „park and ride“ fyrirkomulag þar sem fólk ekur sjálf á stoppistöð og tekur svo almenningssvagn á áfangastað“.

Þá skulu leiðir sem stoppa innan sama sveitarfélags hafa sameiginlega stoppistöð og tími milli skiptinga vera sem stystur og helst undir 1 klst. (VSÓ Ráðgjöf, 2021; Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019a; Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019)

Með því að endurgera stoppistöðvar almenningssamgangna á landsbyggðinni er einnig verið að uppfylla samning Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks, sem var fullgiltur 2016. Hann tryggir að fatlað fólk geti lifað sjálfstæðu lífi og tekið fullan þátt á öllum sviðum lífsins, þ.á.m. að geta farið allra sinna ferða með þeim hætti sem það kys, á þeim tíma sem það velur og vera tryggður hindrunarlaus aðgangur að hinu efnislega umhverfi. Gott almenningssamgöngukerfi stuðlar einnig að auknu öryggi í samgöngum fyrir alla, því með hverjum einstaklingi sem kys almenningssamgöngur fram yfir að aka sjálfur dregur úr líkum á umferðartengdum slysum (Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019; Dómsmálaráðuneytið, n.d.).



Er þessari skýrslu ætlað að aðstoða Vegagerðina í að bæta aðstöðu fyrir fatlað fólk í almenningssamgöngum á landsbyggðinni, með því að hefja viðræður við ríkið, sveitarfélög landsins og mögulega einkaaðila um mögulegar úrbætur stoppistöðva almenningssamgönguvagna á landsbyggðinni.

2 Hvað er góð stoppistöð almenningssamgangna?

Reykjavíkurborg gerði úttekt á stoppistöðvum innan borgarinnar sumarið 2020, og sýndu niðurstöðurnar að einungis fjórar stöðvar voru með gott aðgengi og 11 með gott eða mjög gott yfirborð, af 556 stoppistöðvum. Þá voru 375 stoppistöðvar með biðskýli á þessum tíma í Reykjavík (Bjarni & Atli, 2020).

Í fyrstu útgáfu hönnunarreglna fyrir stoppistöðvar Strætó bs. er fyrst og fremst verið að huga að stoppistöðvum í þéttbýli. Eru þær góðar og gildar innan þéttbýlisins, en þegar komið er út á landsbyggðina þarf að huga að öðrum atriðum, t.d. er ekki talið skynsamlegt að hafa stoppistöðvar í vösum við þjóðveginn, heldur þarf að beina vagninum út af þjóðvegi inn á vegi með hægari umferð áður en hann getur stöðvað, til að hann lendi ekki í árekstri þegar hann leggur aftur af stað (Strætó bs., 2016).

Finna má ólíkar kröfur milli hönnunarreglna Strætó bs. um aðstöðu á stoppistöðvum og sjá mátti í skýrslunni *Ferðumst saman*, sbr. kafla 1. Til að mynda segja reglur Strætó bs. að „*Þar sem fjöldi innstiga á stoppistöð fer yfir 10 á dag er æskilegt að hafa biðskýli*“ en *Ferðumst saman* telur að allar stoppistöðvar eigi að hafa biðskýli .

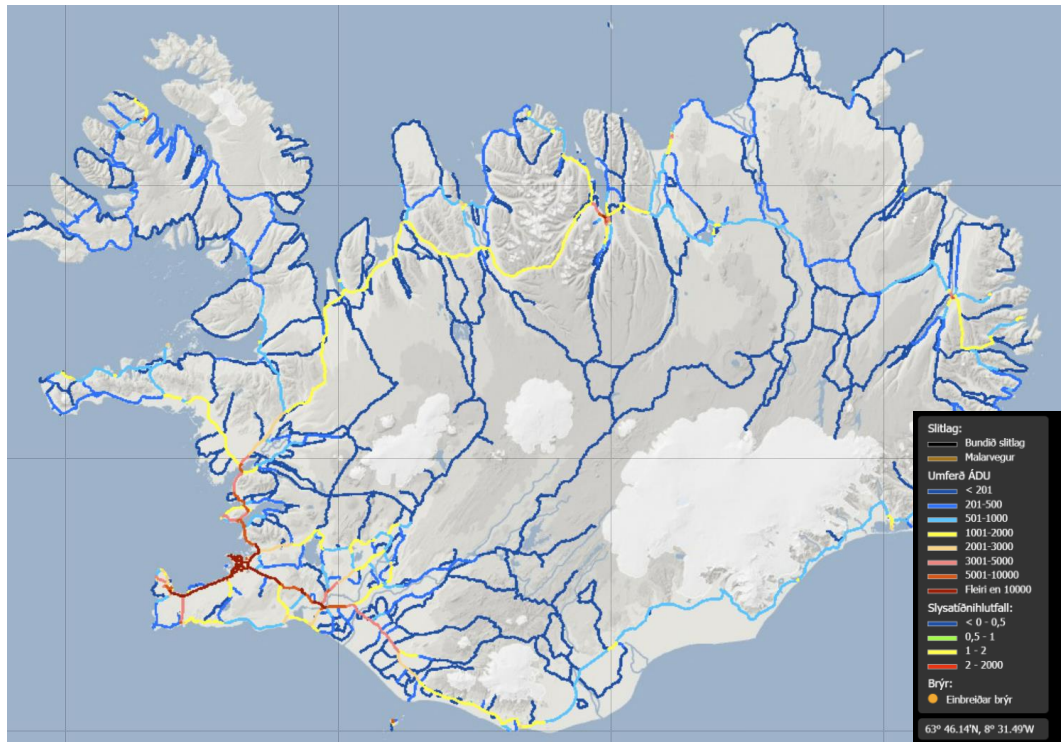
Í þessu verkefni verður ekki tekið saman hönnunarreglur stoppistöðva á landsbyggðinni, heldur verður nýtt þekking frá úttektum VSÓ Ráðgjafar, leiðbeiningum Vegagerðarinnar fyrir *algilda hönnun utandyra ásamt veghönnunarreglum, hönnunarreglur fyrir stoppistöðvar Strætó bs.* Þá verður einnig horft með augum umferðaröryggisrýna á svæðið í heild sinni og bent á vankanta sem kunna að vera á eða við stoppistöðina.

Í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar segir að ef vegur hefur hönnunarhraða sem er 50 km/klst eða hærrí skuli vera öryggissvæði meðfram honum, sem er mælt frá vegbrún og er breytilegt eftir umferðarmagni (ÁDU) vegarins. Innan öryggissvæðis má ekki staðsetja hættulegar hindranir og huga þarf að bratta fláa. Einnig kemur fram að göngu- og hjóleiðarstígar skulu vera fyrir utan aukins öryggissvæðis, en aukið öryggissvæði er að lágmarki jöfn einni og hálfri breidd öryggissvæðis. Sjá má öryggissvæði vega á mynd 2.1 (Vegagerðin, 2011).

ÁDU _h	Hönnunarhraði, V _h (km/klst.)										
	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
0 - 300			2	3	4	5	6	7	9	10	10
301 - 3 000			3	4	5	6	7	8	10	11	11
> 3.000			4	5	6	7	9	10	12	12	12

Mynd 2.1 Öryggissvæði vega er ákveðið út frá hönnunarhraða og umferðarþunga (ÁDU) vegarins og er gefið í metrum (Vegagerðin, 2011).

Á vefsíðu Vegagerðarinnar sem heldur utan um umferðarmagn (ÁDU) þjóðvegakerfisins má sjá að ÁDU, á þeim svæðum sem úttekt VSÓ náði til, fyrir árið 2021 er að lágmarki 301 bíll á dag, sjá má umferðarmagn vega á mynd 2.2. Ekki verður farið í nánari skoðun á hönnunarhraða hvers vegarkafli fyrir sig, en þess í stað horft til þess að stoppistöð verði ekki innan 10,5 metra frá vegbrún þjóðvega (aukið öryggissvæði fyrir veg með hönnunarhraða 90 km/klst og ÁDU milli 301 og 3.000 ökutæki) (Vegagerðin, n.d.).



Mynd 2.2 Árdagsumferð vega í umsjón Vegagerðarinnar (Vegagerðin, n.d.).

2.1 Úttekt VSÓ Ráðgjafar

2.1.1 Aðferð

Í úttekt VSÓ Ráðgjafar frá 2021 var ástand stoppistöðva metið út frá aðgengi, yfirborði og notkunar möguleikum fjöggra mismunandi fötlunarhópa.

Leitast var eftir að gefa einkunn fyrir aðgengi og yfirborð á sama hátt og í úttekt Reykjavíkurborgar. Einkunnirnar fyrir aðgengi og yfirborð stoppistöðva voru á skalanum Mjög gott – Gott – Ásættanlegt – Slæmt – Mjög slæmt.

Fyrir *Aðgengi* verða þættirnir eftirfarandi:

- Hvort leiðarlínur og áherslufletir séu við niðurtektir.
- Hvort merkt göngubverun sé við þverun, þar sem á við.
- Hvort bið- og athafnarsvæði hjólastóla sé meira en 1,5 metra breidd
- Breidd stöðvarpalls.
- Hvort undirstaða biðskýlis sé í sömu hæð og svæðið í kring.
- Hvort bil til að komast fram hjá hindrunum sé ávallt meira en 1,5 metra breitt.
- Bekkur sé með bakstuðningi og armhvílu.
- Hæð að tímatöflustaur sé 1,3-1,4 metrar.
- Tímatöflustaur er vel staðsettur m.t.t. aðgengis.

Fyrir *Yfirborð* verða þættirnir:

- Hvort yfirborðsefni séu í sömu hæð.
- Hverskonar yfirborðsefni er á biðsvæði.
- Hvort biðsvæði sé nánast hallalaust.
- Hvort upphleypt áherslusvæði sé að finna við innstig að strætisvagni.

Mynd 2.3 Kröfur gerðar til aðgengis og yfirborðs í úttekt Reykjavíkurborgar (VSÓ Ráðgjöf, 2021).



Einnig var notast við þarfagreiningu fyrir fjóra fötlunarhópa sem vefsíðan *Gott aðgengi* tók saman (VSÓ Ráðgjöf, 2021).

Voru þættirnir sem skoðaðir fyrir hvern fötlunarhóp eftirfarandi:

<p>Til að uppfylla skilyrði fyrir hvern flokk fatlaðra þarf að uppfylla eftirfarandi skilyrði:</p> <ul style="list-style-type: none">● Hjólastólanotendur<ul style="list-style-type: none">○ Undirlag þarf að vera jafnt og þétt og án hæðarmunar:<ul style="list-style-type: none">▪ T.d. með steipt, hellulagt eða malbikað undirlag, jafnvel þótt það sé lítillega brotið.▪ Ekki verður gerð krafa um upp hækkaðan biðpall, þ.e. biðaðstaða getur verið í sömu hæð og malbik vegar eða bílplans vegsjoppu.○ Halli sé lítill ef brúa þarf hæðarmun.○ Ef hurðir eru til staðar að einfalt sé að komast að þeim, létt að opna þær og þær nægilega breiðar þ.a. þær torveldi ekki aðkomu.○ Tímatöflustaur sé staðsettur m.t.t. aðgengis hjólastóla, þ.e. ekki þurfi að þvera gras eða mól til að komast að staur.● Göngu-, arma- og handskertir<ul style="list-style-type: none">○ Ef tröppur eru til staðar þá þarf að vera handlisti.○ Hægt sé að sitja á bekk við stoppistöð.● Blindir og sjónskertir<ul style="list-style-type: none">○ Tröppur og skábrautir, þar sem þær eru, séu merktar við upphaf og enda með litum eða áferð og tröppunef séu sérlega áberandi○ Stefubreytingar séu skýrar.● Þroskahamlaðir<ul style="list-style-type: none">○ Strætóstoppistöð sé í líkingu við það sem á að venjast á öðrum stöðum.○ Lita og efnisval gefi til kynna að hér sé strætóstoppistöð.<ul style="list-style-type: none">▪ Sýnileiki „strætóhaus“ sé góður, sjá mynd 4.1○ Skilti séu einföld og auðlæsileg. Ekki er breytt út frá eðlilegum skiltum.

Mynd 2.4 Kröfur gerðar fyrir fötlunarhópanna í úttekt VSÓ (VSÓ Ráðgjöf, 2021).

Í úttekt VSÓ Ráðgjafar var einnig skoðað hvort möguleiki væri á að læsa reiðhjóli við stoppistöðina.

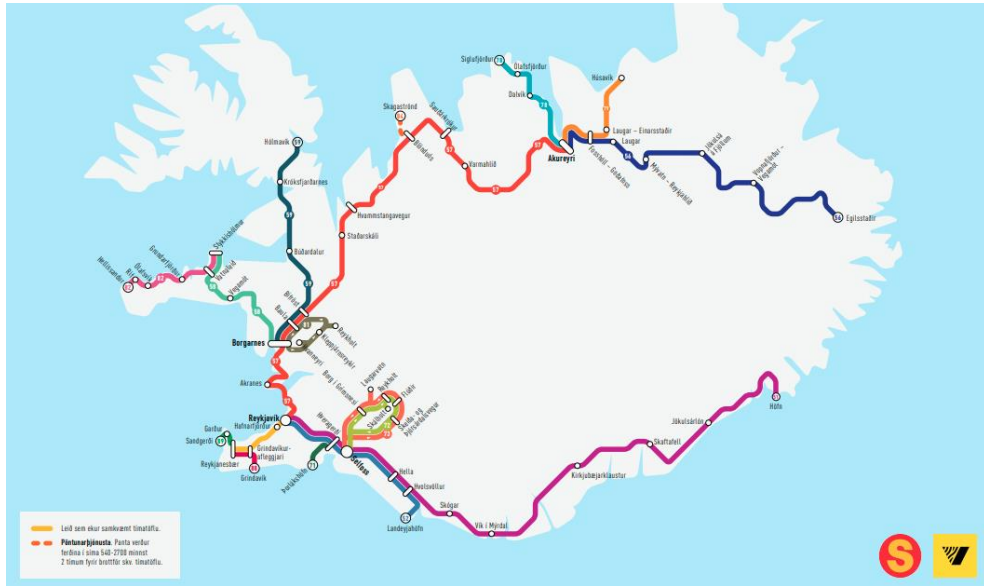
Eru því fjölmargar kröfur sem þarf að uppfylla til þess að hægt sé að ræða stoppistöð almenningssamgangna sem hefur aðgengi fyrir alla.

Þó má sjá að sömu kröfurnar koma upp á fleiri en einum stað, t.d. halli biðsvæðið, aðgengi að tímatöflustaur og breidd biðsvæðis. En meðal niðurstaðan úttektarinnar var að aðgengi að tímatöflustaur var iðulega ábótavant.

2.1.2 Niðurstöður

Í úttekt VSÓ Ráðgjafar voru skoðaðar 112 biðstöðvar almenningssamgangna á landsbyggðinni. Á mynd 2.5 má sjá akstursleiðir allra landsbyggðarvagna almenningssamgangna, en skoðaðar voru allar stoppistöðvar á eftirfarandi leiðum:

- Leið 51 sem ekur frá Mjóddinni til Hafnar í Hornafirði.
- Leið 55 sem ekur frá Umferðamiðstöð BSÍ til Keflavíkurflugvallar.
- Leið 56 sem ekur frá Hofi á Akureyri til tjaldsvæðisins á Egilstöðum.
- Leið 57 sem ekur frá Mjóddinni, gegnum Akranes og Borgarnes, til Hofis á Akureyri.



Mynd 2.5 Leiðarkerfi Strætó bs. á landsbyggðinni (Strætó bs., án dags.).

Niðurstöður úttektarinnar voru nokkuð dökkar, en af 112 stoppistöðvum var aðgengi og yfirborð á 109 - 110 stoppistöðva *Slæmt* eða *Mjög slæmt*. Ástandið var örliðið þegar litið var til fötlunarhópa og hjólreiða. En hjólastólanotendur ættu að geta notað 54 stöðvar, göngu-, arma- og handskertir 67 stöðvar, kröfur fyrir blinda og sjónskerta voru uppfylltar á 8 biðstöðvum. Þroskahamlaðir geta notast við 98 af þeim stoppistöðvum sem voru skoðaðar. Hægt var að læsa reiðhjólum í nágrenni 22 biðstöðva.

Niðurstöður aðgengis þroskahamlaðra gefa þó til kynna að 14 stoppistöðvar (12,5%) séu ekki í samræmi við aðrar stoppistöðvar á landsbyggðinni. Yfirléitt vantar á þær stöðvar strætóhaus.

Á mynd 2.6 má sjá þær stoppistöðvar sem henta engum fötlunarflokki, skv. úttekt VSÓ Ráðgjafar.



Mynd 2.6 Stoppistöðvar á leiðum 51, 55, 56 og 57 sem henta engum fötlunarflokki.



3 Ástand stoppistöðva á landsbyggðinni

Breytingartillögur hér að neðan eru ekki kostnaðarmetnar, né tekið tillit til eignarhalds landsvæðisins. Þó er skoðað innan hvers sveitarfélags möguleika á aðstöðu á landi sveitarfélagsins sjálfs, ríkisins eða ríkisstofnanna, líkt og póstsins eða ÁTVR, þar sem á við.

Breytingartillögur verða þá unnar ofan á loftmyndir (map.is) viðkomandi svæðis, er því ekki um að ræða hnitsett gögn. Horft verður til aðgengilegra 360°mynda þar sem á við, notast verður við Já.is eða google.com/maps til að meta ný svæði.

3.1 Kröfur til endurbættra stoppistöðva

Tillögur sem koma hér á eftir skulu uppfylla kröfur sem gerðar voru í úttekt Reykjavíkurborgar sem og í úttekt VSÓ Ráðgjafar, til upprifjunar eru kröfurnar dregnar saman í eftirfarandi punkta:

- Leiðilínur og áherslufletir eru við stefnubreytingar, niðurtektir sem og við inn- og útstig strætisvagna.
- Göngupveranir séu merktar.
- Lágmarksbreidd snúningssvæðis hjólastóla sé 1,8 metrar, bið- og athafnarsvæði hjólastóla sé 1,5 metrar að lágmarki.
- Lágmarksbreiddir gönguleiða eru 1,5 metrar.
- Æskileg breidd stöðvarpalla sé 3,6 metrar þar sem hjólastólalyfta er í vagni*.
- Bekkur með bakstuðningi og armhvílu sé til staðar við stoppistöð.
- Hæðarmismunur sé ávalt brúaður með litlum halla, þ.m.t. í biðskýli.
- Gott aðgengi er að tímatöflustaur, hæð upp að tímatöflu skal vera mest 1,3-1,4 metrar. Æskilegt er að staðsetja tímatöflur í nálægð við bekk.
- Yfirborð skal vera steipt/hellulagt/malbikað, nánast hallalaust, jafnt, þétt og heilt.
- Hurðir skulu vera með einföldu aðgengi og létt að opna þær, þær skulu einnig vera nægilega breiðar.
- Séu tröppur/skábraut til staðar skal vera handlisti meðfram þeim, upphaf þeirra og endir skulu vera merkt með litum eða áferð (t.d. doppuhellum) þá skulu tröppunef vera áberandi.
- Strætóhaus skal vera vel sýnilegur þegar komið er að stoppistöð.
- Æskilegt er að hafa upphækkaða stoppistöð, þar sem á við.

Þá er einnig æskilegt, þar sem á við, að hægt sé að sjá strætisvagn þegar hann kemur akandi að stoppistöð, þ.a. ferðalangar þurfi ekki að bíða lengi að óþörfu utanhúss.

* Hér er gert ráð fyrir að plásspörf hjólastólalyftu sé 1,65 m út frá vagni (sjá mynd 3.1), þess að auki skal gera ráð fyrir 1,80 m snúningssvæði hjólastóla (sbr. algildri hönnun utandyra) eða að lágmarki 3,45 m. Í kröfunum hér að ofan er bætt við 0,15 m öryggissvæði, er því æskileg breidd stöðvarpalla við hjólastólalyftu 3,6 m.



Mynd 3.1 Mæling á hjólastólalyfta í vagni SBA á Akureyri (Vegagerðin, 2022).



3.2 Egilsstaðir

Í dag eður leið 56 á leið milli Akureyrar og Egilsstaða, farinn er ein ferð í hvora átt fjóra daga í viku. Á núverandi akstursplani er stöðvað við tjaldsvæðið á Egilsstöðum á milli ferða. Biðtími milli ferða til og frá Akureyri er um 70 mínútur. Um 2.000 manns notfærðu sér stoppistöðina árið 2018.

Í úttekt VSÓ Ráðgjafar kom fram að stoppistöð almenningssamgangna við tjaldsvæðið á Egilsstöðum, var ekki upp á marga fiska, en aðeins var **mælst með notkun** stoppistöðvarinnar fyrir einn fötlunarflokk, þ.e. fyrir þroskahömlun.

Á mynd 3.2 má sjá ástand stoppistöðvar almenningssamgangna á tjaldsvæðinu á Egilsstöðum.

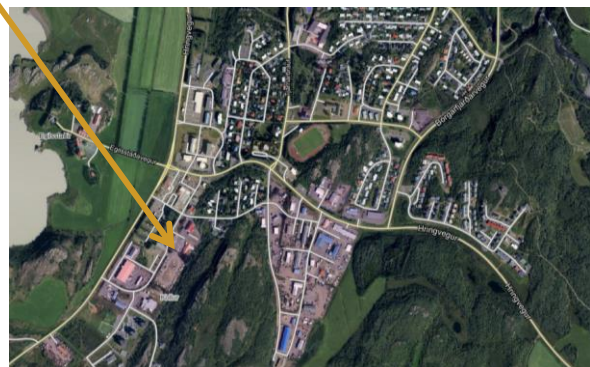
Mynd 3.3 sýnir hvar stoppistöðin er staðsett í dag. Stoppistöðin er staðsett á þann hátt að ólíklegt er að íbúar Egilsstaða gangi að stoppistöðinni.

Lagt er til að stoppistöðin verði flutt og verði staðsett við upplýsingamiðstöðina á Miðvangi. Samhliða flutningi stoppistöðvarinnar er æskilegt að farið sé í ýmsar öryggisaðgerðir á Miðvangi. Lagt er til að hámarkshraði verði lækkaður í 30 km/klst, allar gönguþveranir yfir og við Miðvang verði stytta og upphækkaðar, þá skal jafnframt merkja gönguþveranir með skiltum. Jafnframt er æskilegt að þrengja beygjuradíusa, til að tryggja lægri umferðarhraða. Þá skal setja niður bæði doppuhellur og leiðarlínur til að auðvelda aðgengi sjóndapra um svæðið. Nauðsynlegt er að fara í tilfærslu á rafmagnskassa, brunahana og ljósastaurum.

Tillaga að nýrri stoppistöð á Egilsstöðum má finna á næstu síðu.

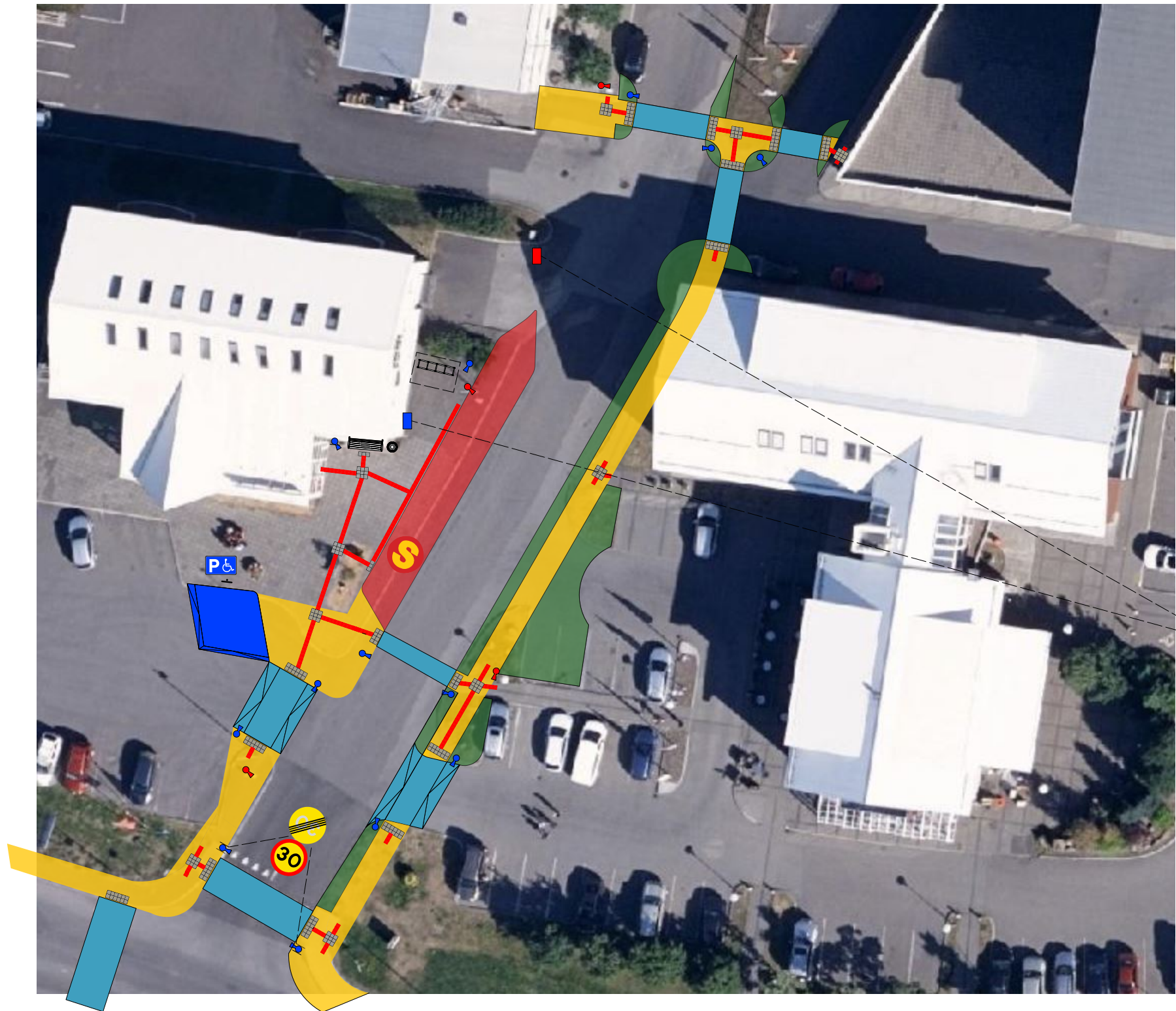


Mynd 3.2 Stoppistöð á tjaldsvæði Egilsstaða. Hér er um 1,8 metrar frá malbiki að tímatöflu staur.



Mynd 3.3 Yfirlitsmynd af Egilsstöðum. Núverandi stop er á tjaldsvæði Egilsstaða, (Gul ör).

Tillaga að nýrri stoppistöð almenningsamgönguvagna á Egilsstöðum



Skýringar

- Biðsvæði Strætó
- Göngupverun
- Gangstéttar
- Bílastæði fatlaðra
- Græn svæði
- Nýir ljósastaurar
- Núverandi ljósastaurar - fjarlægðir
- Hjólastæði með áætlaðri rýmisþörf reiðhjóla
- Leiðarlínur
- Doppuhellur
- Bekkur m. bakstuðningi og armhvílum
- Ruslastampur

Núverandi rafmagnskassi (rauður) færður (blár)

Allar göngupveranir skulu vera annaðhvort upphækkaðar eða með niðurtektum. Þá skulu göngupveranir vera merktar

"Strætóhaus" og tímatöflur á ljósastaur við bekk

Bílastæðum fækkað um 3

Lengdir þveranna stytta

Hjólastæðum fjölgað á svæðinu



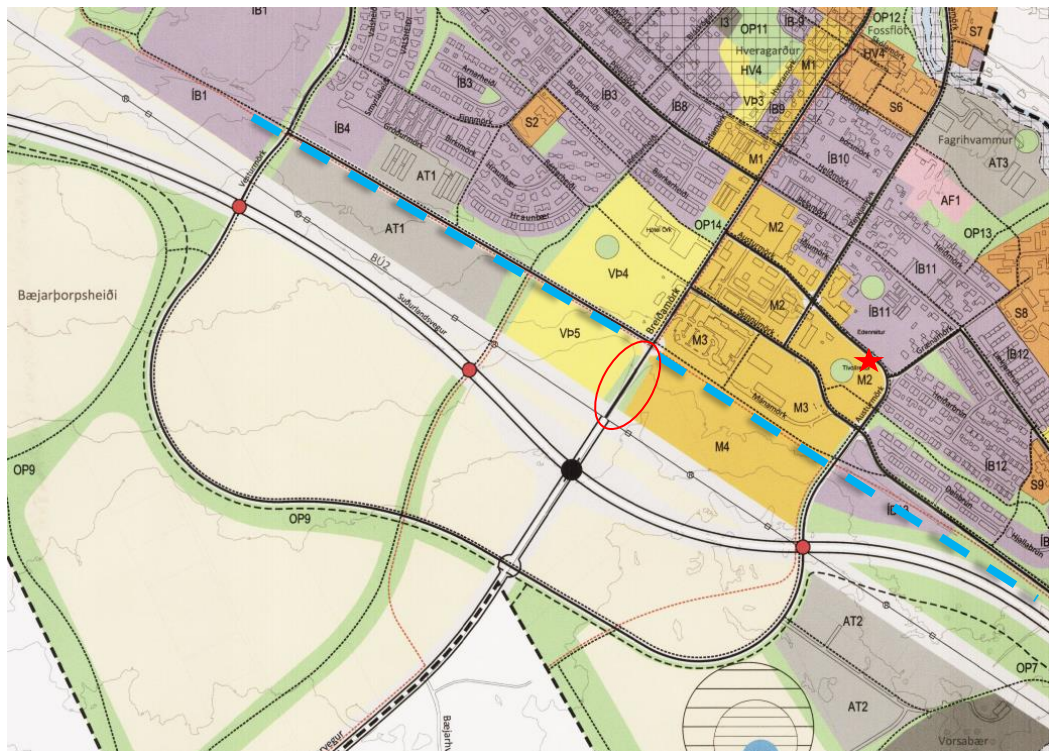
3.3 Hveragerði

Í dag stoppa leiðir 51, 52 og 71 í Hveragerði. Leiðir 51 og 52 aka í gengum Hveragerði á leið sinni meðan leið 71 ekur milli Hveragerðis - Þorlákshafnar. Í heild er um að ræða 14 daglegar ferðir á virkum degi ásamt 9 ferðum laugardaga og sunnudaga.

Í dag er stoppistöðin staðsett á tómrí lóð við Austurmörk, unnið hefur verið nýtt deiliskipulag fyrir lóðina, má því gera ráð fyrir breytingum á aðstæðum stoppistöðvarinnar á næstu mánuðum.

Unnið er að flutningi veglínu Hringvegar fjær Hveragerði. Á mynd 3.3 má sjá nýja veglínu Hringvegar við Hveragerði, inn á myndina hefur núverandi veglína verið gerð meira áberandi. Sjá má *Verslunar- og þjónustusvæði 5 (VP5)* og *Miðsvæði 4 (M4)* eru staðsett sunnan megin við núverandi veglínu, og ná þau svæði ekki upp að Þorlákshafnarvegi, þar sem veghelgunarsvæði Þorlákshafnarvegur kemur í veg fyrir framkvæmdir sveitarfélagsins á því svæði.

Lagt er hér til að gegn því að Þorlákshafnarvegur verði gerður að innansveitarvegi Hveragerðis, hámarkshraði lækkaður frá 90 km/klst niður í 50 km/klst og þar með veghelgunarsvæðinu sleppt en sveitarfélög gera ekki ráð fyrir veghelgunarsvæði. Verður þar með hægt að auka byggingarmagn á svæðunum tveimur. Samhliða er gerð krafa á Hveragerði/framkvæmdaraðila að byggja upp biðstöð almenningssamgangna sem getur stöðvað öðru hvoru megin (við VP5 eða M4) sem uppfyllir allar þær kröfur sem gerðar eru hér í kafla 3.1. Komi þessar breytingar til, munu vagnarnir aka að Hveragerði, stöðva við M4 / VP5 og snúa við í hringtorgi á núverandi hringtorgi Hringvegar. Munu þeir því aka styttri vegalengd innanbæjar í Hveragerðar og fækka þar með stórum ökutækjum í akstri innan sveitarfélagsmarkanna.



Mynd 3.4 Ný veglína Hringvegar við Hveragerði. [Núverandi lega hringvegar er blámerkt, núverandi stoppistöð almenningssamgönguvagna er merkt með rauðri stjörnu, tilgaga að nýrri stoppistöð almenningssamgönguvagna er rauðmerkt. viðbót höfundar] (Hveragerðisbær, 2017).

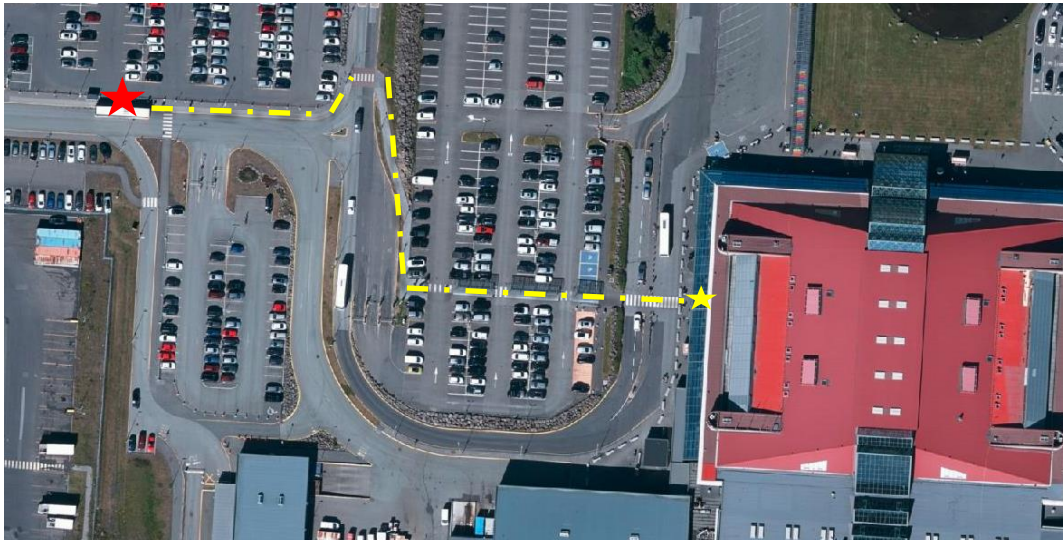


3.4 Keflavíkurlugvöllur

Keflavíkurlugvöllur er upphafs- / endastöð leiðar 55 sem ekur milli Reykjavíkur og flugvallarins. Farnar eru 12-13 ferðir á virkum dögum, 9 ferðir á laugardögum og 7 ferðir á sunnudögum í hvora átt í hverri viku. Bíður vagn í örfáar mínútur á milli ferða.

Í dag stöðva vagnar leiðar 55 í töluverði fjarlægð (rúmlega 220 metra og 9 akbrauta þverunum) frá inngangi flugstöðvarinnar. Á mynd 3.4 má sjá með rauðri stjörnu staðsetningu stoppistöðvar Strætisvagna við flugstöðina í Keflavík.

Innstig um stoppistöðina var um 12.000 manns árið 2018, sama ár var útstig vagna um 13.000, er því töluverð umferð af fólki um stoppistöðina¹.



Mynd 3.5 Stoppistöðin við Keflavíkurlugvöll er merkt með rauðri stjörnu, gönguleiðir og inngangur eru gulmerkt.

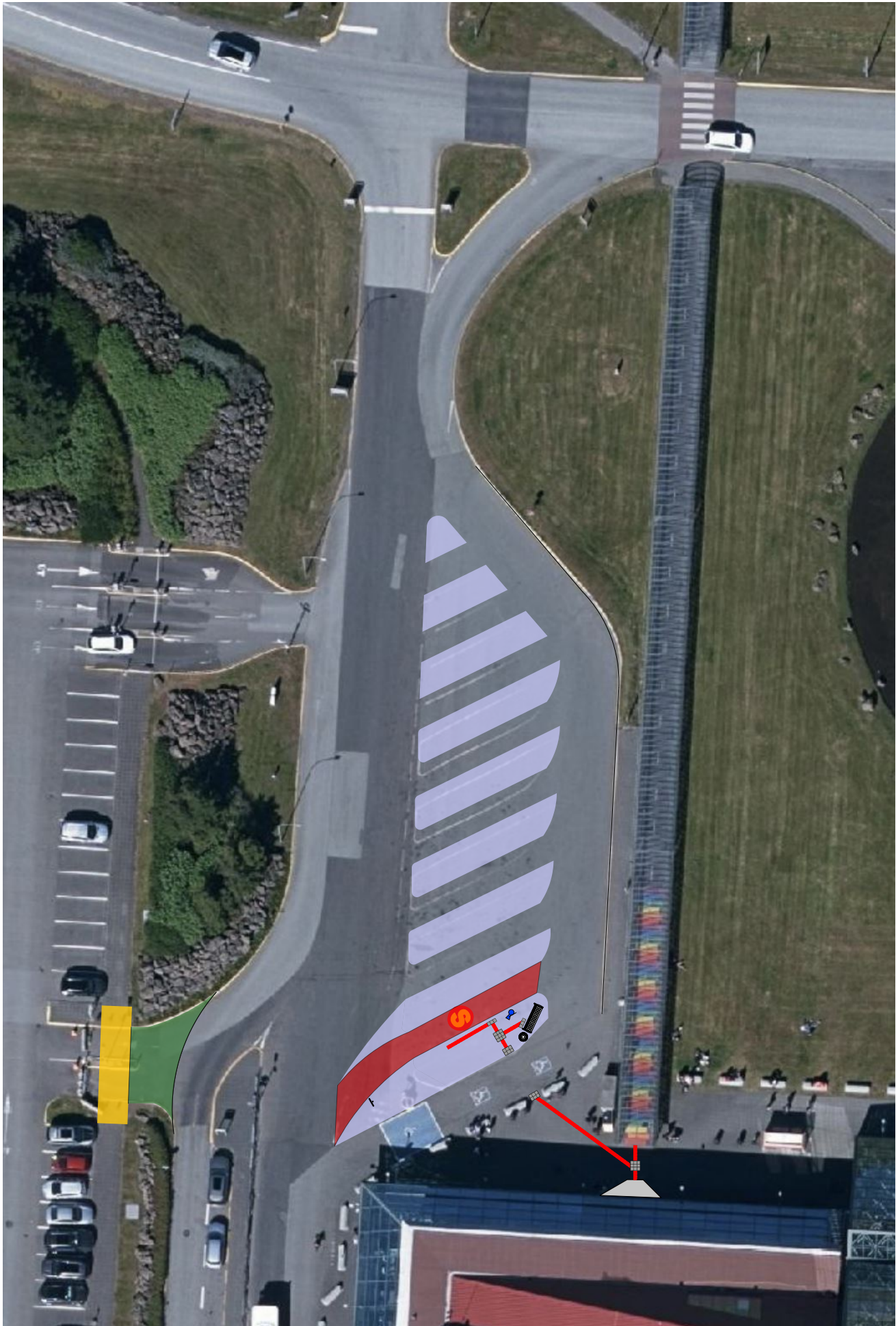
Lagt er til að stoppistöðin verði færð nær flugstöðinni og gefið afnot af því rútustæði sem er næst flugstöðinni, æskilegt væri að fara samhliða í framkvæmdir líkt og eru sýndar á teikningu. Felst framkvæmdin einna helst í stækkun bannsvæði ökutækja og uppsetning leiðalína og doppuhellna. Að lágmarki skal stækka bannsvæði ökutækja upp í 3,6 metra, til að tryggja lágmarkskröfur sem má finna hér í kafla 3.1.

Þá er óháð flutningi stoppistöðvarinnar æskilegt að bæta gönguleiðir og þökuleggja við ónotaðar inn- / útkeyrslur á skammtímastæði.






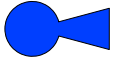
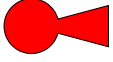
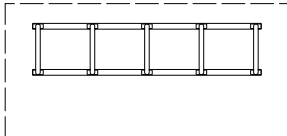




Tillaga að nýrri stoppistöð við Keflavíkurlugvöll má finna á næstu síðu.

¹ Skv. gögnum frá Strætó bs. um farþegatölur 2018.

Tillaga að nýrri stoppistöð almenningsamgönguvagna við Keflavíkurflugvöll



Skýringar

	Biðsvæði Strætó
	Bannsvæði ökutækja
	Gangstéttar
	Bílastæði fatlaðra
	Græn svæði
	Nýir ljósastaurar
	Núverandi ljósastaurar - fjarlægðir
	Hjólstæði með áætlaðri rýmisþörf reiðhjóla
	Leiðarlínur
	Doppuhellur
	Bekkur m. bakstuðningi og armhvílum
	Ruslastampur

Allar gönguþveranir skulu vera annaðhvort upphækkaðar eða með niðurtektum. Þá skulu gönguþveranir vera merktar

"Strætóhaus" og tímatöflur á ljósastaur við bekk

Lengdir þveranna stytta

Staðsetja skal hjólstæði við starfsmannainnganga

Gangstétt er bætt við skammtímastæði brottfararsals



3.5 Blönduós

Í dag stoppar leið 57 á leið milli Reykjavíkur og Akureyrar við N1 á Blönduósi. Eru eknar 12 ferðir í hvora átt milli Reykjavíkur og Akureyrar í hverri viku.

Á N1 á Blönduósi er tímatáflán staðsett á miðeyju milli þjóðvegjar og bílplani N1, þurfa því notendur leiðar 57, sem vilja bíða innandyra að ganga þvert yfir bensínstöðvarplan til að komast að vagninum, líkt og sjá má á mynd 3.6.



Mynd 3.6 Tímatöflustaur á stoppistöð almenningsamgönguvagna á Blönduósi, má sjá hér innan rauðs hrings.




Mælt er með því að flytja stoppistöð frá þjóðveginum, að Melabraut. Þar er talið nægt rými til að stöðva vagn tímabundið. Lagt er til að göngustígur norðvestan Melabrautar verði lengdur og upphækkaður, þ.a. sjóndaprir geti fundið fyrir kanti stígs með blindrastafi, annars skal leiðalínum vísa leið sjóndapra. Mælst er með því að gönguleiðir í nágrenni verði bættar, og þar sem á við upphækkaðar. Þá er hjólastæðum viðkomið við byggingu, og bifreiðastæði fatlaðra komið fyrir nær inngangi. Þá er einnig lagt til þrengingar akstursleiðar inn á og um bílplanið, til að draga úr slyshættu og alvarleika þeirra slysa sem kunna að verða. Þá eru leiðarlínum, og doppelhellum komið fyrir þar sem á við.

Tillaga að nýrri stoppistöð á Blönduósi má finna á næstu síðu.

Tillaga að nýrri stoppistöð almennings-samgönguvagna á Blönduósi



Skýringar

-  Biðsvæði Strætó
-  Bannsvæði ökutækja
-  Göngupverun
-  Gangstéttar
-  Bílastæði fatlaðra
-  Græn svæði
-  Nýir ljósastaurar
-  Núverandi ljósastaurar - fjarlægðir
-  Hjólastæði með áætlaðri rýmispörf reiðhjóla
-  Leiðarlínur
-  Doppuhellur
-  Bekkur m. bakstuðningi og armhvílum
-  Ruslastampur

Allar göngupveranir skulu vera annaðhvort upphækkaðar eða með niðurtektum. Þá skulu göngupveranir vera merktar

"Strætóhaus" og tímatöflur á ljósastaur við bekk

Tryggja þarf að bekkur sé ekki staðsettur við afturhurð vagna, þ.a. hægt sé að nota hjólastólalyftu

Bílastæðum fækkað um 3

Lengdir þveranna styttrar

Hjólastæðum bætt við



3.6 Vík í Mýrdal

Í dag stoppar leið 51 á leið milli Reykjavíkur og Hafnar í Hornafirði í öllum ferðum í Vík í Mýrdal, í um 15 mínútur hverja ferð. Farnar eru 10 ferðir milli endastöðva í viku hverri, þess að auki eru tvær ferðir frá Reykjavík sem endar/byrjar í Vík í Mýrdal. Er heildarbiðtími vagns Strætó á stoppistöðinni um 2,25 klst á viku hverri.

Í úttekt VSÓ Ráðgjafar kom fram að stoppistöð almenningssamgangna í Vík í Mýrdal var ekki upp á marga fiska, en **ekki var mælst með notkun stoppistöðvarinnar fyrir neinn fötlunarflokk**.

Samkvæmt vefsíðu Strætó er í dag biðstöðin merkt beggja vegna Austurvegs, í grennd við Víkurskálann, þar er engar upplýsingar að sjá um almenningssamgöngur. Á mynd 3.7 má sjá að í 360° myndum á vefsíðu ja.is frá 2017 að tímatöflustaur með Strætóhaus var til staðar. Á mynd 3.8 má sjá að árið 2021 var búið að fjarlægja tímatöflustaurinn, ásamt Strætóhausnum.

Að stöðva við Víkurskálann veldur því að vagninn þarf að þvera Austurveg tvisvar á leið sinni frá Höfn til Reykjavíkur. Og aðspurðir voru starfsmenn Víkurskálans fullvissir um að Leið 51 stöðvaði á planinu hjá þeim, þegar vagninn kom, stöðvaði og beið hann þar sem væri pláss í hvert sinn. Innstig um stoppistöðina var um 4.200 manns árið 2018, sama ár var útstig vagna einnig um 4.200, er því töluverður renningur af fólki um stoppistöðina².

Ekki þykir það gott aðgengi fyrir blinda og sjóndappra né þroskahamlaða þar sem ekki er hægt að vera fullviss um hvar vagninn stöðvar. Þá er ekki möguleiki að sitja úti og bíða eftir vagni, né skoða tímatöflur þar sem hvorugt á sér sinn fasta stað.



Mynd 3.7 Tímatöflustaur með Strætóhaus, sumarið 2017. Heimild ja.is.



Mynd 3.8 Í úttekt VSÓ Ráðgjafar sumarið 2021 var engan tímatöflustaur að finna, en hann hafði áður verið innan rauða hringsins.

Á vefsíðu Strætó er merkt á kort að almenningssamgönguvagnar stöðvi innan rauða hringsins á mynd 3.9, í raun stöðvar hann, einhverstaðar, innan gula kassans. Á myndinni má einnig sjá að innan rauða kassans hafa verið byggð bílastæði fyrir rútur.

² Skv. gögnum frá Strætó bs. um farþegatölur 2018.



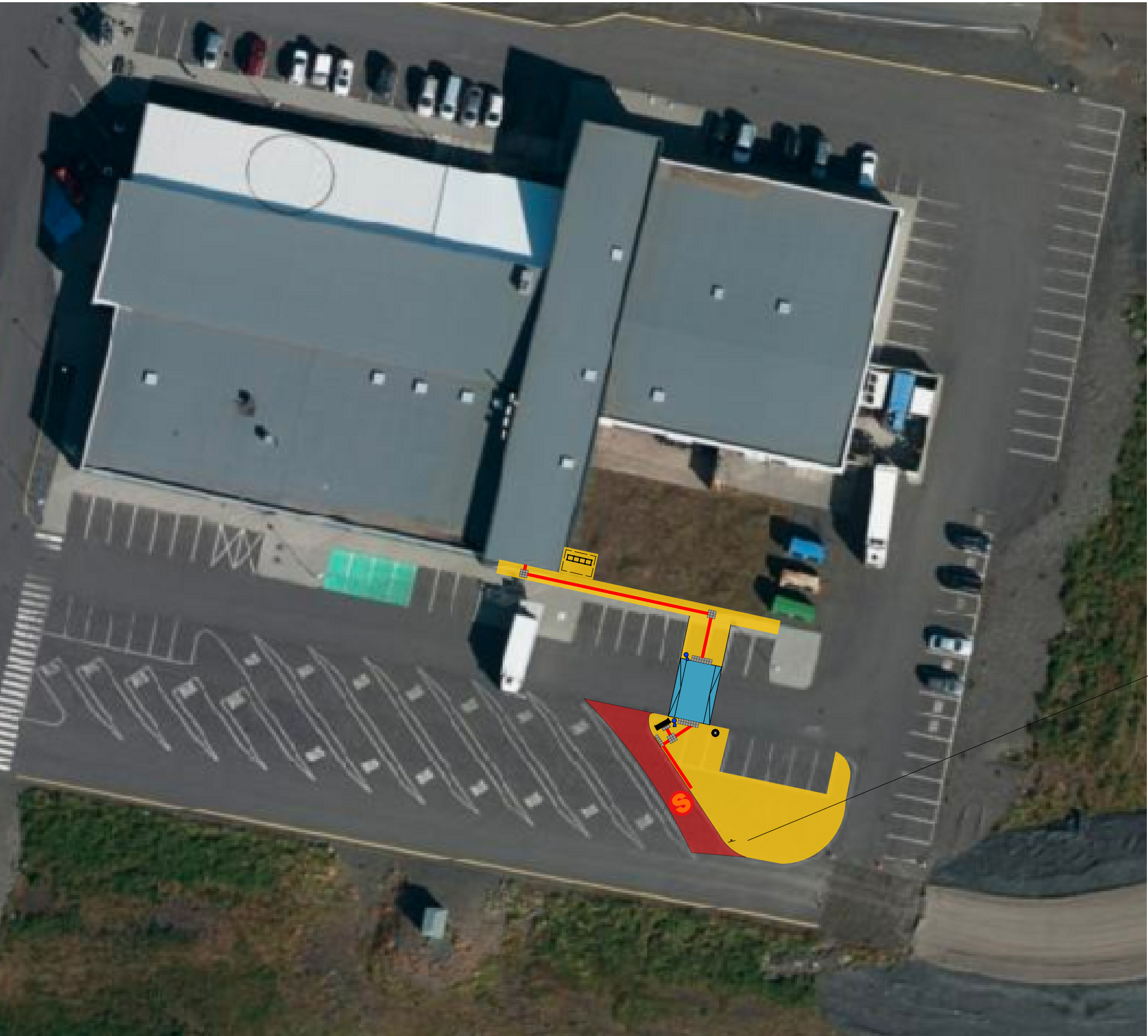
Mynd 3.9 Yfirlit yfir merkingar Strætó og raun stopp. Rauður hringur er staðsetning stoppistöðvar skv. vefsíðu Strætó. Gulur kassi er raun staðsetning sem Strætó stoppar. Rauður kassi er tillaga að stoppistöð.

Hér að neðan má sjá drög að framkvæmd sem bætir aðgengi allra að stoppistöð almenningssamgangna í Vík í Mýrdal.

Lagt er til að biðstöðinni verði fundin staður innan rauða kassans, og verði nýtt hringtorg á hringvegi notað fyrir inn- og útkeyrslu að stoppistöð. Einnig er lagt til að leiðilínur og doppuhellur verði lagðar á svæðinu til að leiða blinda og sjónskerta að nýrri upphækkaðri gönguþverun. Lýsing við gönguþverun er einnig ný og endurbætt.

Lagt er upp með að á stoppistöðinni verði stæðið merkt einkastæði Strætó, á aksturstíma Strætó.

Tillaga að nýrri stoppistöð almenningssamgönguvagna í Vík í Mýrdal



Skýringar

- Biðsvæði Strætó
- Gönguþverun
- Gangstéttar
- Nýir ljósastaurar
- Hjólástæði með áætlaðri rýmisþörf reiðhjóla
- Leiðarlínur
- Doppuhellur
- Bekkur m. bakstuðningi og armhvílum
- Ruslastampur

Allar gönguþveranir skulu vera annaðhvort upphækkaðar eða með niðurtektum. Þá skulu gönguþveranir vera merktar

"Strætóhaus" og tímatöflur á ljósastaur við bekk

Bílastæðum fækkað um 4

Hjólástæðum bætt við

Umferðarmerki bannar notkun annara ökutækja á aksturstíma Strætó



3.7 Aðrar stoppistöðvar

Flestar stoppistöðvarnar á leiðunum sem voru skoðaðar, þarf endurnýja að miklu leyti til að tryggja aðgengi allra, þrátt fyrir það má á mörgum stöðum gera smávægilegar breytingar til að auka aðgengi allra að stökum stoppistöðvum.

Á eftirfarandi stöðum má ná fram umtalsverðum betrubættum fyrir notendur almenningssamgönguvagna án mikilla fjárúthlutanna. Þó er æskilegt að með tíð og tíma verði allar stoppistöðvar uppfærðar m.v. kröfur í kafla 3.1.

3.7.1 Á leið 51 Reykjavík – Höfn



Mynd 3.10
Biðaðstaða við Selfoss – N1. Hér er biðpallur allur upp hækkaður og er hann án niðurtekta. Erfitt getur því reynst fyrir notendur hjólastóla að komast upp á pallinn. Æskilegt er að byggja ramp upp á biðsvæði.



Mynd 3.11
Biðaðstaða við Selfoss – Vallaskóla, þegar ekið er í átt til Hellu. Gangstétt þegar gengið er í átt að skóla endar í möl. Æskilegt er að byggja áfram gangstétt.



Mynd 3.12
Jökulsárlón. Engan strætóhaus er að finna á Jökulsárlóni. Starfsmenn skála við lónið nefna þennan stað „Bláa bekkinn“ sem kennileiti staðsetningar þar sem Strætó stöðvar. Æskilegt að setja upp strætóhaus.



Mynd 3.13
Skaftafell. Framkvæmdir standa yfir í Skaftafelli. Breytingar geta því átt sér stað. Tímatafla er undir skyggni á húsi, þó án Strætó hauss. Strætisvagnar komast ekki nær húsinu en grjótið sýnir. Æskilegt að setja upp strætóhaus.

3.7.2 Á leið 55 Reykjavík – Keflavík



Mynd 3.14
Á biðstöð Hringbrautar / Melateigar á leið til Keflavíkurflugvallar þarf að þvera gras til að komast upp í Strætó. Æskilegt er að leggja hellur / steypa gönguleið í vagn.



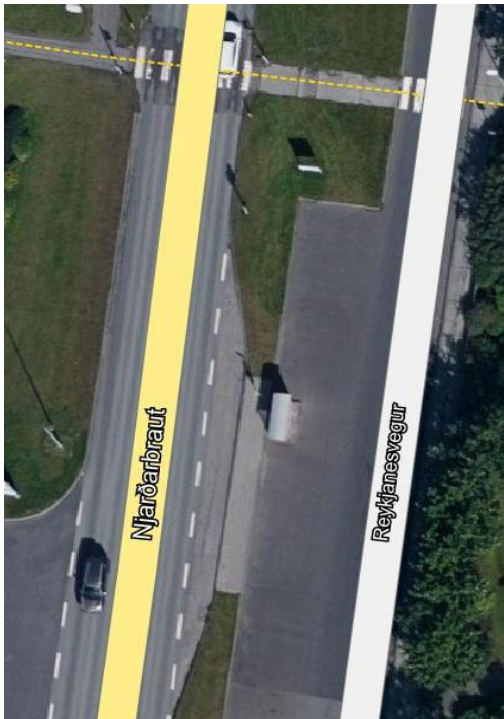
Mynd 3.15
Lélegar niðurtektir eru á göngubverunum í Keflavík. Myndin er tekin við Hringbraut / Norðurtún. Æskilegt væri að endurnýja niðurtektir með betri halla



Mynd 3.16
Biðskýli við Hringbraut / Knattspyrnuvöllur. Hér eru 60 cm af grasi / mól sem þarf að þvera til að komast að tímatöflu og inn í biðskýli. Æskilegt væri að leggja hellur / steypa á milli biðskýlis og gangstéttar



Mynd 3.17
Biðskýli við Grindarvíkurafleggjara, á leið til Reykjavíkur. Hér er hátt þrep (18cm) upp í biðskýlið sem stendur á þéttri mól. Hér er að finna hjólastanda. Æskilegt væri að steypa biðsvæði, þ.a. hvorki sé hæðarmunur við gönguleiðir né biðskýli.



Mynd 3.18
Biðskýli við Njarðvíkurtorg, Reykjanesbæ, í átt að Keflavíkurlugvelli. Biðskýli sést á miðri mynd, engin gönguleið er að biðskýli nema yfir gras eða bílastæði. Æskilegt væri að tengja stoppistöð inn á stíga Reykjanesbæjar.



Mynd 3.19
Endir gönguleiðar frá biðstöðvum við Keili, að Keili. Æskilegt væri að fækka bílastæðum um 1-2 til að tryggja lágmarksbreiddir gönguleiða.



3.7.3 Á leið 56 Akureyri - Egilsstaðir



Mynd 3.22 Stoppistöð við Olís Egilstöðum. Hér er 1,7 metrar upp að tímatöflu. Tímataflan snýr í átt að grasi. Í baksýn má sjá strætóskýli sem er nýtt af SVAust. Æskilegt væri að samnýta bíðskýli fyrir alla vagna almenningssamgangna.



Mynd 3.20 Fosshóll - Goðafoss. Hér er stöðvað á malarplani. Tímatöflustaur er skakkur og heldur laus í jarðveginum. Fullbúið bílastæði fyrir rútur er nær Goðafossi, sjá mynd 3.21. Æskilegt væri að færa stopp að bílastæði fyrir rútur við Goðafoss.



Mynd 3.21 Bílastæði fyrir rútur við Goðafoss. Möguleiki á svipaðri lausn og við Keflavíkurflugvöll.



3.7.4 Á leið 57 Reykjavík – Akureyri



Mynd 3.23 Esjumelar í átt að Akureyri. Leiðarlínur fyrir blinda eru frá biðskýli að innstigi strætó, en ekki að biðskýli annarsstaðar frá. Um 50 cm af mól eru frá malbiki biðstöðvar að strætóskeyli og tímatöflustaur. Æskilegt er að malbika / helluleggja upp að biðskýli.



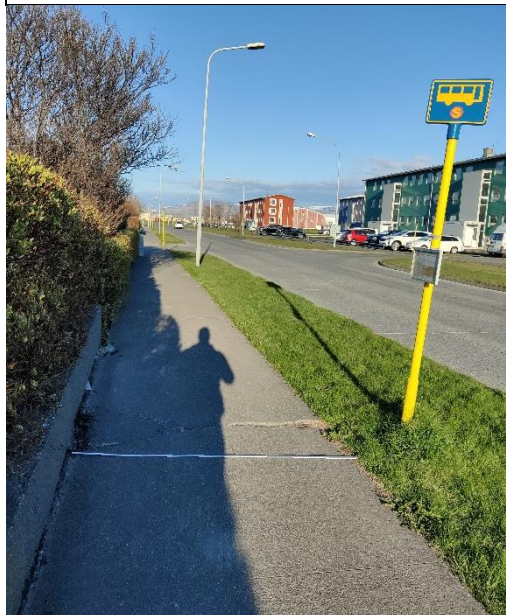
Mynd 3.24 Leirvogstunga í átt að Reykjavík. Engin gangstétt að biðskýli sem er staðsett í miklum halla, bakhlið skýlis snýr að vegi, þ.a. þeir sem sitja á bekk þurfa að snúa sér furðulega til að fylgjast með komandi vögnum. Þörf er á snúningi biðskýlis, sem og tengingu við gönguleiðir.



Mynd 3.25
Esjumelarátt átt að Reykjavík. Hér liggja leiðalínur upp að bakhlið biðskýlis. Æskilegt er að endurskoða gerð biðskýlis, til að auðveldara sé að nýta sér kosti þess.



Mynd 3.26
Esjumelarátt átt að Reykjavík. Hér liggja leiðalínur upp að bakhlið biðskýlis. Þvera þarf gras til að komast í biðskýli.



Mynd 3.27
Garðabraut í átt að Akureyri. Hér þarf að þvera 2m af grasi til að komast upp í og út úr vagninum. Þar að auki eru um 60 cm frá gangstétt að tímatöflustaur. Æskilegt væri að leggja hellur / steypa gönguleiðir að vagni í stað gras.



Mynd 3.28
Klébergsskóli í átt að Akureyri. Engar gangstéttir né þveranir eru að stoppi og tímatöflu fyrir leið 57 vantar. Um 2m af mól eru frá biðskýli að malbiki. Æskilegt er að leggja gönguleiðir að biðskýli og steypa umhverfis biðskýlið.



4 Heimildaskrá

- Bjarni, R. I., & Atli, F. Þ. (Nóvember 2020). Sótt frá Strætóstoppistöðvar í Reykjavík: https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/20201111_straetostodvar_adgengi_fyrir_alla_0.pdf
- Dómsmálaráðuneytið. (n.d.). Sótt 4. Júní 2021 frá Samningur Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks: <https://www.stjornarradid.is/verkefni/mannrettindi-og-jafnretti/mannrettindi/althjodlegir-mannrettindasamningar/rettindi-fatlads-folks/>
- Hveragerðisbær. (2017). *Aðalskipulag Hveragerðis*. Hveragerðisbær.
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. (Október 2019). Sótt 25. Maí 2021 frá Ferðumst saman - Stöðumat og valkostir: <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=8ae99427-f0b3-11e9-944e-005056bc530c>
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. (Október 2019a). Sótt 25. Maí 2021 frá Ferðumst saman - Heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða: https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylgiskjol/s0599-f_1.pdf
- Strætó bs. (2016). *Hönnunarreglur fyrir stoppistöðvar Strætó bs.* Strætó.
- Strætó bs. (án dags.). *Leiðakort*. Sótt 25. Maí 2021 frá <https://www.straeto.is/is/upplýsingar/leidakort>
- Vegagerðin. (10. 01 2011). *Veghönnunarreglur - 02 Þversnið*. Sótt frá Vegagerðin: [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/VhRg02_THversnid/\\$file/VhRg02_Thversnid_2011.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/VhRg02_THversnid/$file/VhRg02_Thversnid_2011.pdf)
- Vegagerðin. (2. Mars 2021). *Hjólástólaaðgengi á fjórum leiðum á landsbyggðinni*. Sótt 25. Maí 2021 frá <https://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/hjolastolaadgengi-a-fjorum-leidum-a-landsbyggdinni>
- Vegagerðin. (02. 03 2022). *Aðgengi fyrir hjólástólanotendur á leiðum 51 og 57*. Sótt frá Vegagerðin: <https://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/adgengi-fyrir-hjolastolanotendur-a-leidum-51-og-57>
- Vegagerðin. (24. 08 2022). Tölvupóst samskipti.
- Vegagerðin. (n.d.). *Umferð og slysatíðni*. Sótt frá Vegagerðin : <https://umferd.vegagerdin.is/>
- VSÓ Ráðgjöf. (2021). *Ástand stoppistöðva á landsvísu*. Reykjavík: VSÓ Ráðgjöf & ÖBÍ. Sótt frá <https://www.vso.is/wp-content/uploads/2021/11/Astand-stoppistodva-a-landsvisu.pdf>